

Nota van zienswijzen (geanonimiseerd)

Ontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein'

Bestemmingsplan en plangebied

Het bestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein' voorziet in een planologische regeling voor de realisatie van een woongebouw met 59 wooneenheden op het perceel Poortdijk 101 in IJsselstein.

Vorbereidingsfase (beschrijving participatie)

Voor een toelichting op de voorbereidingsfase van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar paragraaf 6.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein' met de daarop betrekking hebbende stukken heeft van 2 mei tot en met 12 juni 2019 ter inzage gelegen conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Op 5 juni 2019 is een inloopavond in het stadhuis van IJsselstein gehouden waar het ontwerpbestemmingsplan ingezien kon worden en waar gelegenheid was om vragen te stellen over het ontwerpbestemmingsplan.

Er zijn over het ontwerpbestemmingsplan 5 zienswijzen namens in totaal 14 omwonenden naar voren gebracht. Deze zienswijzen zijn allemaal binnen de gestelde termijn ontvangen.

Deze nota bevat de inhoud van de zienswijzen en de beantwoording daarvan. De verschillende onderdelen van de reacties zijn genummerd, zodat hiernaar verwezen kan worden. Op basis hiervan is beoordeeld of de reacties leiden tot nodige aanpassingen aan het ontwerpbestemmingsplan. Dit wordt steeds bij elk onderdeel weergegeven. De aanpassingen die in het ontwerpbestemmingsplan zijn doorgevoerd, zijn beschreven in hoofdstuk 2.

Overzicht zienswijzen

Kenmerk indiener	Aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan
Indiener 1 (1 omwonende)	Ja
Indiener 2 (1 omwonende, mondeling ingediend)	Nee
Indiener 3 (1 omwonenden)	Nee
Indiener 4 (2 omwonenden)	Ja
Indiener 5 (Legalexion namens 9 omwonenden)	Ja

Vervolg

Een aantal zienswijzen leidt tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan. Met inachtneming van deze aanpassingen en de beantwoording van de zienswijzen wordt het bestemmingsplan voor vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. Hierna wordt het vastgestelde bestemmingsplan eerst toegezonden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht (vanwege de gewijzigde vaststelling). Vervolgens wordt het vastgestelde bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden die een zienswijze naar voren hebben gebracht en belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij niet tijdig hun zienswijze naar voren hebben gebracht, kunnen gedurende deze periode beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tevens kan iedere belanghebbende beroep instellen over gewijzigde onderdelen in het bestemmingsplan.

1 Beantwoording zienswijzen

1.1 Zienswijze 1

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
001a	De parkeerdruk in de Poortdijk is sinds de invoering van betaald parkeren in het centrum enorm toegenomen, waardoor er zelden een parkeerplaats vrij is (ook niet bij de sporthal en het ontmoetingscentrum). Met de huidige plannen voor de Herontwikkeling van Poortdijk 101, zal deze parkeerdruk nog verder toenemen waardoor er straks helemaal geen parkeerruimte meer over is voor mijn eigen auto, laat staan voor mijn bezoek.	Naar aanleiding van de inspraakreacties over het voorontwerpbestemmingsplan is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Uit deze meting blijkt (onder andere) het volgende: • In de directe omgeving van het plangebied zijn 236 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Op het drukste moment, een doordeweekse avond, is 92% van deze plaatsen bezet. Op de overige meetmomenten ligt de bezettingsgraad tussen de 72% en 83%. • Als gekeken wordt naar het gehele Oranjekwartier en het westelijk deel van het Europakwartier dan ligt de bezettingsgraad met maximaal 69% aanmerkelijk lager. • De bezettingsgraad van privé-parkeerplaatsen in de directe omgeving van het plangebied ligt met maximaal 27% relatief laag, veel plaatsen op eigen terrein worden niet benut. Uit het parkeer- en verkeersonderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat binnen het plangebied is voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners van het beoogde woongebouw. Voor de deelauto's en bezoekers zijn binnen het plangebied niet voldoende	Ja, de parkeerdrukmeting wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en de uitkomsten worden in de toelichting kort beschreven.

		parkeerplaatsen aanwezig. Dit leidt in de openbare ruimte rondom het plangebied tot een extra parkeerbehoefte voor 5 tot 11 auto's, respectievelijk op een doordeweekse avond of in het weekend. Op basis van het voorgaande wordt allereerst geconstateerd dat de bijdrage van de beoogde ontwikkeling aan de parkeerdruk relatief beperkt is, met 5 auto's op het drukste moment (een doordeweekse avond). Verder is het zo dat alleen in de directe omgeving van het plangebied en op een doordeweekse avond sprake is van een relatief hoge parkeerdruk. Op andere meetmomenten en buiten de directe omgeving van het plangebied ligt de parkeerdruk aanmerkelijk lager. Zo ligt op circa 250 meter loopafstand van het plangebied de parkeerplaats van zwembad de Hooghe Waerd, waar ruim 100 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de maximale bezettingsgraad hier circa 25% is. Tot slot is het zo dat uit de parkeerdrukmeting blijkt dat de hoge parkeerdruk voor een aanzienlijk deel lijkt te worden veroorzaakt doordat beschikbare privé-parkeerplaatsen niet worden benut. Gelet op de beperkte bijdrage van de beoogde ontwikkeling aan de parkeerdruk op het drukste moment (5 auto's op een doordeweekse avond), de aanmerkelijke lagere parkeerdruk op de overige momenten, de ruime beschikbaarheid van parkeerplaatsen op iets meer dan 200 meter loopafstand en de onderbenutting van privé-parkeerplaatsen is de gemeente van mening dat het bestemmingsplan niet leidt tot	
--	--	--	--

		onaanvaardbare 'parkeereffecten' in de omgeving van het plangebied.	
001b	Ik deel de conclusie uit het parkeeronderzoek niet, dat er 'ook met een laag gebruik van de deelauto's voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bewoners.' Ik vraag mij ten zeerste af of de volgende passage op pag. 30 van het parkeeronderzoek juist en terecht is: " ... de norm zou dan 59 tot 77 parkeerplaatsen voor deze woningen zijn. Gezien de beoogde doelgroep voor de woningen en de huidige ontwikkelingen in het autobezit, valt de gehanteerde parkeernorm hoog uit voor het project Poortdijk. Voor de eenpersoonshuishoudens wordt rekening gehouden met het autobezit van 0,45 tot 0,47 per huishouden en voor de meerpersoonshuishoudens 0,87 tot 1,16 auto's per huishouden. Hierdoor komt de reële parkeernorm uit op 31 tot 36 parkeerplaatsen voor de bewoners." Het lijkt mij niet realistisch dat de beoogde doelgroep, de ontwikkelingen in het autobezit en het toepassen van deelauto's leiden tot ongeveer een halvering van het aantal benodigde parkeerplaatsen ten opzichte van de norm.	In het door de indiener aangehaalde parkeer- en verkeeronderzoek is aan de hand van een duidelijke onderzoeksmethode onderzocht en onderbouwd wat een reële parkeernorm voor de beoogde ontwikkeling is. Dit onderzoek dient daarom nadrukkelijk als motivering voor het hanteren van een lagere parkeernorm voor deze specifieke ontwikkeling. Mede gelet op de deskundigheid en expertise van de opsteller van het onderzoek is de gemeente daarom van mening dat dit onderzoek in redelijkheid aan de besluitvorming over het bestemmingsplan ten grondslag kan worden gelegd. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat door de indiener ook geen nadere informatie wordt overlegd die aanleiding geeft om aan de uitkomsten van het parkeer- en verkeeronderzoek te twijfelen.	Nee
001c	Ook ben ik niet van mening dat de kans klein is dat de Poortdijk gebruikt gaat worden door bewoners en bezoekers om in te parkeren, met als argument dat het gebouw per auto niet vanaf de Poortdijk bereikbaar zal zijn. Mensen zijn vindingrijk en zullen het wandelingetje vanaf de Poortdijk graag voor lief nemen, als daar gratis parkeerplaatsen te vinden zijn; dat hebben wij wel gezien toen in het centrum betaald parkeren werd ingevoerd.	Allereerst wordt opgemerkt dat binnen het plangebied is voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de toekomstige bewoners van het beoogde woongebouw. Wel constateert de indiener terecht dat niet uit te sluiten is dat bezoekers van het plangebied in eerste instantie een parkeerplaats aan de Poortdijk zullen zoeken. De ervaring en expertise van de opsteller van het parkeer- en verkeeronderzoek leert echter dat parkeerders zich snel aanpassen als de beschikbaarheid op de ene plek groter is dan op de andere plek. Dit betekent, met inachtneming van de beantwoording onder 001a en de relatief hoge parkeerdruk in de directe omgeving van het	Nee

		plangebied op een doordeweekse avond, dat de kans groot is dat bezoekers in dat geval elders een parkeerplaats zullen zoeken (bijvoorbeeld bij zwembad de Hooghe Waerd).	
001d	Tot slot wil ik nog graag benoemen dat ik blij ben te lezen dat er <i>circa 1 of 2 jaar na ingebruikname van de beoogde wooneenheden een inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners zal plaatsvinden. Hierbij kan onder andere het in het onderzoek bepaalde autobezit van bewoners getoetst worden. Wanneer nodig kan op basis van de uitkomsten van deze inventarisatie op eigen terrein extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd.</i> Ook ben ik blij dat er een parkeerdrukonderzoek gaat worden uitgevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Graag verneem ik de uitkomsten daarvan samen met de consequenties voor het (ontwerp) bestemmingsplan, voordat het bestemmingsplan eventueel wordt goedgekeurd.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 001a.	Ja, de parkeerdrukmeting wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en de uitkomsten worden in de toelichting kort beschreven.

1.2 Zienswijze 2

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
002a	De zienswijze van inspreker is gericht op het beschermen van het Imminkplein, dat als gemeentelijk monument is aangewezen. Inspreker verwacht schade aan zijn woning, vanwege: 1. De fundering van de woningen aan het Imminkplein op staal. In het verleden is er reeds schade geweest aan verschillende woningen, vanwege de bouw van de appartementen aan de Frankrijkstraat nabij de ontmoetingskerk. De woning aan het Imminkplein 25 is dusdanig verzakt dat de woning met purschuim is opgehoogd. 2. Het lage grondwaterpeil. Op dit moment leidt dit al tot enorme schade. De riolering ter plaatse van de woning van inspreker is daardoor circa 10 centimeter verzakt. 3. Het risico van verzakkingen bij heel diep boren in de druklagen van water. Door de drukverschillen kunnen verzakkingen ontstaan. 4. Zwaar bouwverkeer over omliggende wegen.	Allereerst wordt benadrukt dat de uitvoerende werkzaamheden (slopen en bouwen) niet in onderhavig bestemmingsplan worden geregeld, maar met name in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen. In beginsel vallen deze uitvoerende maatregelen daarmee buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Met inachtneming van het voorgaande wordt als volgt op de genoemde punten gereageerd: 1. Ten behoeve van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aan het Bouwbesluit getoetst. Hierin zijn onder andere regels voor hinder als gevolg van bouw- en sloopwerkzaamheden opgenomen (bijvoorbeeld voor trillingshinder). Deze regels zien overigens ook op de aan- en afvoerwegen van bouwverkeer. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat aan de omgevingsvergunning voorschriften kunnen worden verbonden om schade aan omliggende bebouwing te voorkomen. Hierbij kan met name gedacht worden aan een nulmeting voorafgaand aan de bouw- en sloopwerkzaamheden. Overigens heeft de initiatiefnemer al aangegeven een dergelijke nulmeting/opname van in ieder geval de direct aangrenzende woningen aan het Imminkplein (en de Poortdijk) te gaan uitvoeren. 2. Het huidige grondwaterpeil ter plaatse van de woning van de indiener valt buiten de reikwijdte van het	Nee

		bestemmingsplan. Daar komt bij dat het bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de grondwaterstanden in en rondom het plangebied. 3. Door de indiener wordt niet duidelijk gemaakt waarom dit specifieke risico zich ter plaatse van het plangebied voor zou doen. Ook wordt niet nader onderbouwd dat ter plaatse van het plangebied 'drukklagen van water' aanwezig zijn en/of dat 'heel diep' geboord moet worden. 4. Verwezen wordt naar de reactie onder 1. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de woning van de indiener op relatief grote afstand van de dichtstbijzijnde wegen naar het plangebied ligt (ruim 60 meter van de Prins Bernhardlaan en ruim 100 meter van de Koningin Julianalaan).	
002b	Inspreker is voornemens om voor de bouwwerkzaamheden aan de Poortdijk 101 foto's te maken van de huidige woningen aan het Imminkplein en deze bij de notaris vast te leggen, zodat eventuele schade door de bouwwerkzaamheden achteraf is aan te tonen.	Uiteraard staat het de indiener vrij om de genoemde acties uit te voeren, maar zoals in de beantwoording onder 002a (punt 1) is aangegeven zal door de initiatiefnemer een mogelijk vergelijkbare nulmeting/opname van in ieder geval de direct aangrenzende woningen aan het Imminkplein (en de Poortdijk) worden uitgevoerd. Deze nulmeting/opname zal in overleg met de betreffende eigenaren/bewoners plaatsvinden.	Nee
002c	Daarnaast verwacht inspreker problemen ten aanzien van het parkeren. Waar gaat het bouwpersoneel parkeren en waar wordt de bouwkeet neergezet?	Allereerst wordt benadrukt dat de uitvoerende werkzaamheden (slopen en bouwen) niet in onderhavig bestemmingsplan worden geregeld, maar met name in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen. In beginsel vallen deze uitvoerende	Nee

		maatregelen daarmee buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Met inachtneming van het voorgaande wordt als volgt op de genoemde punten gereageerd: • Ten aanzien van de bouwkeet wordt verwezen naar de in de beantwoording onder 002a genoemde toetsing aan het Bouwbesluit. Deze regels zien ook op dit uitvoeringsaspect. Daar komt bij dat in het plangebied buiten de contouren van het beoogde woongebouw voldoende ruimte aanwezig is voor het neerzetten van een bouwkeet. • Ten aanzien van het parkeren van bouwpersoneel is in beginsel dubbelgebruik van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van het plangebied mogelijk. De reden hiervoor is dat een aanzienlijk deel van de omwonenden overdag, als het bouwpersoneel aan het werk is, met de auto naar hun werk gaat. In aanvulling hierop wordt verwezen naar de uitgevoerde parkeerdrukmeting (zie de beantwoording onder 001a voor een toelichting). Uit deze meting blijkt dat de parkeerdruk overdag niet zodanig hoog is dat er in de directe omgeving parkeerproblemen vallen te verwachten.	
--	--	--	--

1.3 Zienswijze 3

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
003a	Bij het vorige ontwerp werd er rekening mee gehouden dat het appartementencomplex helemaal vrij kwam te liggen en dat is nu niet aan de orde. Ik heb u al vele keren geschreven dat de tussenappartementen maar licht hebben van een kant. Er is mij meerdere keren verteld dat daar rekening mee zou worden gehouden. Dit hebben ze mij laten zien (op de tekening) dat daar inderdaad rekening mee was gehouden.	Uit de zienswijze blijkt niet duidelijk welke documentatie en afspraken de indiener bedoelt. Ook is ter onderbouwing geen nadere informatie overlegd. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het beoogde woongebouw wel degelijk vrij ligt ten opzichte van de omliggende bebouwing, de kortste onderlinge afstand bedraagt circa 17 meter.	Nee
003b	Echter op de laatste tekening is het gebouw verschoven verder naar de Julianalaan toe. Er zou aan onze kant juist meer ruimte gegeven worden zodat het appartement gebouw vrij zou liggen. Dit is bij de laatste tekening niet meer.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 003a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat ten opzichte van het voorontwerp in het ontwerpbestemmingsplan geen verschuiving van het bouwvlak c.q. de locatie van het beoogde woongebouw heeft plaatsgevonden.	Nee
003c	Ik wil u er nogmaals op wijzen dat ons gebouw recht staat niet schuin zoals de andere appartementen. De afstand tussen het nieuwe gebouw en ons gebouw is te klein. Zie de vorige brief.	De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de woning van de indiener is ruim 30 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. Bovendien liggen het plangebied en de woning van de inspreker in een stedelijke omgeving. Gelet op het voorgaande is de gemeente van mening dat de onderlinge afstand niet zodanig klein is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan.	Nee
003d	De appartementen zullen hierdoor veel waarde verliezen.	De (mogelijke) waardevermindering van de woning van de indiener valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan. Wel kan hiervoor, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, op grond van de Wet ruimtelijke ordening een planschadeverzoek worden ingediend bij de gemeente.	Nee

003e	Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u mijn zienswijze ter harte te nemen en voor een andere oplossing te komen zodat er tenminste genoeg licht behouden blijft voor de appartementen.	Voor schaduwwerking c.q. bezonning wordt allereerst verwezen naar paragraaf 4.12 van de toelichting van het bestemmingsplan, waarin dit aspect (kort) beschreven en beoordeeld is. Als basis hiervoor is een analyse van de schaduwwerking door het beoogde woongebouw gebruikt, die als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting. Uit deze analyse blijkt dat er ter plaatse van de woning van de indiener alleen extra schaduw wordt verwacht in de avonden tijdens de lente- en herfstperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat voor de indiener een onaanvaardbare toename van schaduwwerking niet aan de orde is.	Nee
------	---	---	-----

1.4 Zienswijze 4

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
004a	Onze grootste zorg is de forse toename van het verkeer door onze buurt en straat: een stijging van 79% ten opzichte van nu. Wij zijn blij dat dit effect nu beter in beeld is dan bij het voorontwerp-bestemmingsplan. Echter zijn wij wel geschrokken van deze aantallen. En hierbij is zelfs al rekening gehouden met het gebruik van deelauto's. Als we er vanuit gaan dat deze auto's met name tussen 7 en 19 uur zullen rijden, betekent dat een toename van circa 13 auto's per uur. En dit, in een situatie waar de verkeersveiligheid al als onvoldoende wordt ervaren. Daarmee verandert onze rustige buurt wezenlijk en wordt deze verkeersonveiliger voor ons en onze kinderen. Daarom vragen wij u nogmaals om aandacht te hebben voor herinrichting van onze straat - met name investering in goede en eigentijdse verkeersremmende maatregelen.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording onder 004q. Ten aanzien van de door de indieners gevraagde herinrichting van de Prins Bernhardlaan is van belang dat dergelijke maatregelen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat er reeds overleg heeft plaatsgevonden tussen de bewoners van de Prins Bernhardlaan en de gemeente inzake de verkeersveiligheid.	Nee

	En ook om het aantal appartementen naar beneden bij te stellen, aangezien deze forse toename aan woningen en auto's niet past bij het karakter van onze wijk.		
004b	Over de aannames die aan het parkeer- en verkeersonderzoek ten grondslag liggen, heeft u een heel aantal vragen kunnen wegnemen, waarvoor dank. Wij blijven echter sterke twijfels houden bij de realiteitszin van sommige gekozen aannames. De ervaring leert dat bij nieuwbouwprojecten vaak te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd, wat tot problemen in de wijk leidt. Uit de inspraakreacties blijkt dat veel buurtbewoners deze zorg delen. Daarom vragen we hier nogmaals de aandacht voor. Ook hier zou een vermindering van het aantal appartementen een uitkomst kunnen bieden.	Verwezen wordt naar de beantwoordingen onder 001a en 004f.	
004c	Ten slotte maken wij ons zorgen over de kansen op schade aan onze woning, over de ruimtelijke inpassing en over de beperkte communicatie die gevoerd wordt vanuit het project.	Verwezen wordt naar de beantwoordingen onder 004d, i en h.	Nee
004d	In reactie op de zorg over schade aan woningen, geeft u aan dat er bijvoorbeeld een nulmeting voorafgaand aan de bouw- en sloopwerkzaamheden kan worden opgenomen in de omgevingsvergunning, om schade te voorkomen. Wij zijn absoluut voorstanders van het uitvoeren van een of meerdere nulmetingen om schade en verzakkingen aan te kunnen tonen of juist uit te sluiten. Hiermee wordt schade echter niet voorkomen. Wij verzoeken u daarom om, in aanvulling hierop, maatregelen te nemen om schade te voorkomen, zoals trillingsarm bouwen en continue monitoring, met een maximum toegestane hoeveelheid trillingen. Ook verzoeken we dat u daar voor het vaststellen van het bestemmingsplan duidelijkheid over geeft.	Allereerst wordt benadrukt dat de uitvoerende werkzaamheden (slopen en bouwen) niet in onderhavig bestemmingsplan worden geregeld, maar met name in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen. In beginsel vallen deze uitvoerende maatregelen daarmee buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Met inachtneming van het voorgaande wordt als volgt op de genoemde punten gereageerd: • Verwezen wordt naar de beantwoording onder 002a, met name voor wat betreft hetgeen door de indieners over het uitvoeren van een nulmeting naar voren wordt gebracht.	Nee

	Wij wijzen het college op de zorgen die in de reactienota door bewoners worden geuit; dit is een mooie aanvulling op de enquête die het college recent heeft uitgezet om te achterhalen wat er leeft onder bewoners. Wij zijn overigens benieuwd tot waar de monitoring en/of nulmeting zal plaatsvinden, hoeveel meter uit de bouwplaats en van de aanrijroutes van zwaar verkeer?	• Ten aanzien van trillingshinder wordt verwezen naar de in de beantwoording onder 002a genoemde toetsing aan het Bouwbesluit. Deze regels zien ook op dit uitvoeringsaspect. Gelet op het voorgaande is de bescherming tegen trillingshinder voldoende geborgd in het Bouwbesluit en is het daarom niet wettelijk vereist om hier voor de vaststelling van het bestemmingsplan al duidelijkheid over te geven. • Specifiek voor de door de indieners gevraagde maatregelen met het oog op trillingshinder kan nog worden aangegeven dat voor het beoogde woongebouw geen traditionele heiwijze zal worden toegepast, maar boorpalen.	
004e	Ook vragen wij ons af waarom niet is gekozen voor een gecoördineerde procedure voor het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning waar u naar verwijst. Kunt u dit toelichten?	Voor de initiatiefnemer bleek een gelijktijdige procedure voor het bestemmingsplan en de benodigde omgevingsvergunning qua planning niet haalbaar. Om die reden is afgezien van het voornemen om voor beide besluiten een gecoördineerde procedure te volgen op grond van de gemeentelijke coördinatieverordening. Daarbij is van belang dat deze verordening de mogelijkheid tot coördinatie biedt, maar dat een gecoördineerde procedure hierin niet verplichtend is voorgeschreven.	Nee
004f	Verwezen wordt vaak naar antwoord 001a, waarin wordt verwezen naar het parkeer- en verkeersonderzoek. Het probleem lijkt juist dat de burgers geen vertrouwen hebben in dit onderzoek, en met deze verwijzing de zorg dus niet is weggenomen. Kern: het is een overduidelijke zorg van veel burgers. De cijfers lijken niet reëel voor ieder die er met 'boerenverstand' naar kijkt. Het is belangrijk om te adresseren, niet door te verwijzen naar een ander	De indieners doelen hier op de beantwoording onder 001a in de Nota van inspraak en overleg. Allereerst is van belang dat in deze beantwoording niet naar een 'ander loket van de gemeente' wordt verwezen, maar naar een parkeer- en verkeersonderzoek dat nadrukkelijk als motivering voor het bestemmingsplan dient (en daarom als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting). In dit onderzoek is aan de hand	Nee

	loket van de gemeente.	van een duidelijke onderzoeksmethode onder andere onderzocht en onderbouwd wat een reële parkeernorm voor de beoogde ontwikkeling is. Mede gelet op de deskundigheid en expertise van de opsteller van het onderzoek is de gemeente daarom van mening dat dit onderzoek in redelijkheid aan de besluitvorming over het bestemmingsplan ten grondslag kan worden gelegd.	
004g	Goed om te lezen dat een parkeerdrukmeting zal worden uitgevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Zal een dergelijke meting enige tijd na realisatie worden herhaald, om het effect van de ontwikkeling op de parkeerdruk te toetsen?	Uit het parkeer- en verkeeronderzoek, dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat de beoogde ontwikkeling in de openbare ruimte rondom het plangebied tot een extra parkeerbehoefte voor 5 tot 11 auto's leidt (respectievelijk op een doordeweekse avond of in het weekend). Op basis van deze aantallen en de uitkomsten van de uitgevoerde parkeerdrukmeting zijn vervolgens de 'parkeereffecten' in de omgeving van het plangebied beoordeeld (zie de beantwoording onder 001a voor een toelichting). Aangezien de gemeente van mening is dat deze effecten niet onaanvaardbaar zijn, wordt een parkeerdrukmeting na realisatie van de beoogde ontwikkeling niet noodzakelijk geacht.	Ja, de parkeerdrukmeting wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en de uitkomsten worden in de toelichting kort beschreven.
004h	U geeft aan dat de vierde bouwlaag een kleinere oppervlakte cq. terugliggende gevellijn een vergelijkbare uitstraling als een kapconstructie krijgt. Waarom wordt niet gekozen voor een kapconstructie, als dat de voorkeur verdient vanuit het gebiedsperspectief? Dat lijkt ons ook het beste passen in de buurt.	Zoals door de indieners al is aangegeven, is in het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan) een voorkeur voor een vierde bouwlaag in een kapconstructie uitgesproken. Dit betreft echter nadrukkelijk een wens en geen eis. Daar komt bij dat de beoogde terugliggende gevellijn, mede vanwege het afwijkende materiaalgebruik voor de gevels in deze bouwlaag,	Nee

		vanuit stedenbouwkundig oogpunt een vergelijkbaar effect heeft als een kapconstructie. In beide gevallen wordt bereikt dat de vierde bouwlaag minder dominant aanwezig is.	
004i	Wij herkennen ons in het punt dat de insprekers bij 011l maken. Ook wij vinden dat de communicatie omtrent deze ontwikkeling te wensen overlaet. - Wij betreuren het nog steeds dat wij nooit via een (nieuws)brief op de hoogte gesteld zijn van deze ontwikkeling, terwijl de effecten van het extra verkeer in onze straat duidelijk te merken zullen zijn. Helaas zijn wij hierdoor niet op een prettige manier het proces in gekomen. Per toeval raakten wij op de hoogte van het voorontwerpbestemmingsplan en bijbehorende informatieavond. Het proces daarvoor is langs ons heen gegaan. Het voelt niet correct om een samenvatting van dat proces als onderbouwing van het participatieproces aan te voeren, terwijl een deel van de belanghebbenden daarover niet eens was geïnformeerd. Informeren is toch welde makkelijkste trede van de participatieladder om in te zetten. Zeker met de nieuwe omgevingswet in aantocht. - Daarnaast hadden wij graag terugkoppeling ontvangen over onze inspraakreactie en het contact dat wij daarna per e-mail zochten. Op onze uitnodiging om samen de buurt in te gaan, omdat wij het idee hadden dat locaties Oranjekwartier en Europakwartier door elkaar werden gehaald, is nooit een reactie gekomen. - De website en mogelijkheid tot inschrijven voor een nieuwsbrief hebben wij direct gebruikt, zodra wij op de hoogte waren van de ontwikkeling, zo rond de terinzagelegging van de voorontwerpbestemmingsplan. Pas kortgeleden hebben wij de	Door de initiatiefnemer zijn bij het proces zoals genoemd door de indiener de omwonenden betrokken waarvan redelijkerwijs viel te verwachten dat zij zicht kregen op het woongebouw. Ingeschat is dat dit voor de indieners niet het geval is. Dit neemt echter niet weg dat zowel de (eerder ingediende) inspraakreactie als de zienswijze van de indieners nadrukkelijk is/wordt betrokken bij de vervolgstappen in het kader van deze procedure. De door indieners gevraagde terugkoppeling over hun inspraakreactie heeft plaatsgevonden middels de Nota van inspraak en overleg, die op 1 mei 2019 aan alle insprekers is toegestuurd. In het kader van een ontwerpbestemmingsplan is het wettelijk vereist dat hiervan kennis wordt gegeven in de Staatscourant en een lokaal huis-aan-huisblad. Op grond hiervan is op 1 mei 2019 een kennisgeving van het ontwerpbestemmingsplan in zowel de Staatscourant (https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/stcrt-2019-24223.html) als het huis-aan-huisblad Zenderstreeknieuws gepubliceerd. Het ontwerpbestemmingsplan is daarnaast in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl met de plannaam 'Herontwikkeling Poortdijk 101 IJsselstein'. Via deze site is, onder het kopje 'Plandocumenten', ook de bekendmaking in de Staatscourant terug te vinden. Het versturen van de door indieners genoemde nieuwsbrief staat los van de formele bestemmingsplanprocedure en is dan	Nee

	eerste nieuwsbrief mogen ontvangen, toen het ontwerpbestemmingsplan al enkele weken ter inzage lag. • Het ontwerpbestemmingsplan konden wij niet vinden op www.overheid.nl, de moderne versie van de Staatscourant, het Gemeentebld en dergelijke. Kunt u aanduiden waar deze te vinden is/was op dit medium? • Insprekers verzoeken uw college erop toe te zien dat tijdens het vervolgtraject van deze ontwikkeling de communicatie met alle omwonenden wordt verbeterd.	ook niet wettelijk vereist. Deze nieuwsbrief betreft uitsluitend een service van de initiatiefnemer en dient niet voor communicatie in het kader van de bestemmingsplanprocedure. In aanvulling hierop is nog van belang dat de initiatiefnemer zal worden verzocht om de nieuwsbrief (en de website https://www.nieuwbouw-poortdijk.nl/) voor communicatie met omwonenden over de uitvoering c.q. het bouwproces in te zetten.	
004j	Wij blijven van mening dat het niet vanzelfsprekend om een hoog gebouw van vier verdiepingen hier neer te zetten. Dat er iets verderop al enige appartementencomplexen staan, wil niet zeggen dat het goed past om deze door te trekken richting de eengezinswoningen van het Oranjekwartier en de monumentale en karakteristieke woningen van de Poortdijk en het Imminkplein.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 005a. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het beoogde woongebouw vier bouwlagen omvat (begane grond en drie verdiepingen).	Nee
004k	U geeft in par. 3.2 aan dat één deelauto 4 tot 8 huishoudens bedient. De aanbieder van deelauto's geeft aan dat van de gebruikers 80% de eigen auto vervangt. Dan zouden dus 3 tot 6 minder auto's verminderd worden, per deelauto. Waarom wordt dan ook aangegeven dat er vanuit wordt gegaan dat één deelauto 4 tot 8 particuliere auto's vervangt? Wat is de bron hierbij, BPD, 2018? Wij kunnen geen volledige bronvermelding hiervan vinden. In uw reactie geeft u aan dat de 4 tot 8 auto's die het onderzoek hanteert een grotere onzekerheidsmarge geeft dan de 80% van 5 tot 6 auto's (=4 tot 4,8) die de aanbieder hanteert. De marge die het onderzoek hanteert is inderdaad groter, maar ook optimistischer.	In het parkeer- en verkeeronderzoek is uitgegaan van 4 tot 8 huishoudens/auto's, wat is onderbouwd met een tweetal rapporten: 1. Parkeren in relatie tot (toekomstig) autobezit & -gebruik (BPD, juli 2018, https://www.bpd.nl/media/157784/bpd_whitepaper_parkeernormen_def.pdf); 2. Webpagina 'Autodelen' uit de Toolbox Slimme Mobiliteit van Rijkswaterstaat (https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme/toolbox-slimme/@209479/autodelen/). De 4 tot 8 huishoudens/auto's betreffen inderdaad een grotere bandbreedte c.q. onzekerheidsmarge dan de	Nee

		aanbieder hanteert. In het onderzoek is nadrukkelijk gerekend met beide uiteinden van deze bandbreedte. Het hoge uiteinde (8 auto's) is inderdaad optimistischer dan wat de aanbieder hanteert, maar het lage uiteinde (4 auto's) is precies gelijk. Bij het bepalen van de uiteindelijke parkeerbehoefte is uitgegaan van dit lage uiteinde en is dus nadrukkelijk geen sprake van het gebruik van (te) optimistische cijfers.	
004l	Hier wordt ingegaan op dubbelgebruik, en het feit dat dit met name mogelijk wordt geacht in het overloopgebied van het centrum. In onze ervaring is het europakwartier/poortdijkgebied momenteel overloopgebied, maar het oranjekwartier niet. Zij is weer overloopgebied voor de sporthal bij de clinckhoeff, met name in de avonden. In andere reacties geeft u aan dat er weinig toename van parkeerdruk in het toch al drukbezette poortdijk-gebied verwacht wordt, omdat de ingang in het oranjekwartier komt. Dit lijkt tegenstrijdig met het aandragen van dubbelgebruik als parkeeroplossing, omdat dit voor het oranjekwartier niet opgaat (daar zijn de drukste tijden al de avonden en weekenden).	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoordingen onder 001a en c. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt dat voor het gehele Oranjekwartier en het westelijk deel van het Europakwartier geldt dat parkeerdruk met een maximale bezettingsgraad van 69% relatief laag is.	Ja, de parkeerdrukmeting wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd en de uitkomsten worden in de toelichting kort beschreven.
004m	Impliceert u hier dat het plangebied kwalificeert als centrumschil van Nieuwegein en Utrecht? Als fiets- en OV-bereikbaarheid van Nieuwegein en Utrecht de bepalende factor zijn, zijn de Edelstenenbuurt en IJsselveld ook typische centrumschil-wijken. Op een reistijd die van deur tot deur al gauw 45 min tot een uur is, zien wij niet in hoe een verschil van 3-5 minuten ten opzichte van andere wijken een wezenlijk verschil in mate van stedelijkheid kan maken.	Het plangebied wordt in het parkeer- en verkeeronderzoek niet gekwalificeerd als centrumschil. In het onderzoek wordt enkel beredeneerd dat de OV- en fietsbereikbaarheid van het plangebied relatief goed is en vergelijkbaar is met gebieden die tot de centrumschil behoren. Onderbouwd wordt dat de stedelijkheidsgraad van het plangebied (en de omgeving) vanwege de OV- en fietsbereikbaarheid vergelijkbaar is met een centrumschilgebied.	Nee

	In uw reactie 11(1) geeft u het volgende aan als redenen om af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm. “Belangrijke punten in de onderbouwing zijn de stedelijkheidsgraad, de OV- en fietsbereikbaarheid, de doelgroepen en de beoogde woningtypen.” Dit lijken vier argumenten, maar zijn er eigenlijk twee, aangezien de stedelijkheidsgraad direct wordt afgeleid van de OV- en fietsbereikbaarheid, en de doelgroepen en beoogde woningtypen ook sterk samenhangen. Zoals hierboven aangegeven stellen wij in ieder geval vraagtekens bij het eerste argument.	Dat de OV- en fietsbereikbaarheid relatief goed is blijkt met name uit de reistijd naar het centrum van Utrecht in vergelijking met de rest van IJsselstein. De OV-reistijd naar het centrum van Utrecht is vanuit het plangebied 29-31 minuten (vanuit het centrum van IJsselstein is dat 33-36 minuten). De fietsreistijd naar het centrum van Utrecht is vanuit het plangebied 39-43 minuten (vanuit het centrum van IJsselstein is dat 42-46 minuten). De fiets- en OV-ontsluiting is daarmee voor het plangebied beter dan voor het centrum van IJsselstein (of op zijn minst vergelijkbaar) en op grond hiervan is het realistisch geacht om het plangebied in het onderzoek als vergelijkbaar met een centrumschilgebied te beschouwen.	
004n	Wanneer er met een dergelijk onderzoek als onderbouwing van parkeernormen kan worden afgeweken, waarom hebben we dan nog parkeernormen?	De parkeernormen maken onderdeel uit van het ‘Parkeerbeleidsplan IJsselstein’. In dit beleidsdocument is voor het college van B&W nadrukkelijk een mogelijkheid opgenomen om van deze normen af te wijken, mits dit gemotiveerd wordt. Het parkeer- en verkeeronderzoek voorziet in deze motivering.	Nee
004o	U zult wellicht begrijpen dat het puur theoretisch in een bestemmingsplan onderbouwen dat er voldoende parkeergelegenheid zal zijn, voor ons niet voldoende, mocht blijken dat dit in de praktijk niet zo is. Daarom zijn wij blij te lezen dat een evaluatie zal worden gehouden na 1 of 2 jaar. Kunnen wij er vanuit gaan dat een eventueel ontstaan probleem binnen het plangebied zal worden opgelost? Dat het invoeren van betaald parkeren buiten het bestemmingsplan valt is duidelijk. Wij maken ons echter zorgen dat een onbedoeld maar wellicht voorspelbaar effect van het bestemmingsplan, een autonome oplossing gaat krijgen (namelijk betaald parkeren), waar	Zoals ook is aangegeven in de Nota van inspraak en overleg worden bij de inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners de uitgangspunten over autobezit uit het parkeer- en verkeeronderzoek getoetst, wanneer nodig wordt op basis van de uitkomsten binnen het plangebied extra parkeergelegenheid gerealiseerd. Ten aanzien van het ‘dreigende parkeerprobleem’ dat de indieners verwachten, wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. Op basis hiervan wordt het niet realistisch geacht om een causaal verband te leggen tussen	

	de buurt niet op zit te wachten. Als dit probleem door de ontwikkeling wordt veroorzaakt die in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, dient er in datzelfde plan een oplossing te worden gevonden. Of beoogt de gemeente met het invoeren van betaald parkeren dat de reeds aanwezige bewoners van de wijken parkeerruimte moeten gaan maken voor de nieuwe bewoners? Zo ja, onderschrijft de gemeente dan de conclusie dat zij een parkeerprobleem dreigen te veroorzaken wat indruist tegen bestaande jurisprudentie?	het bestemmingsplan en de eventuele invoering van betaald parkeren. Los daarvan wordt (nogmaals) benadrukt dat de invoering van betaald parkeren buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan valt.	
004p	De verkeerstoename op de Koningin Julianalaan zal inderdaad gelijk zijn aan die van de Prins Bernhardlaan. Het effect van de toename is in totaal echter groter dan nu in het onderzoek aangegeven, omdat er aan de Koningin Wilhelminalaan ook mensen wonen die met dit verkeer te maken krijgen, een forse stijging van 79% ten opzichte van nu. Om de effecten volledig en doorzichtig in beeld te brengen, zouden wij het correct vinden om ook de effecten op de Wilhelminalaan te noemen in het onderzoek.	Voor de Koningin Wilhelminalaan waren geen data c.q. verkeersgegevens beschikbaar. Te verwachten valt dat de verkeerseffecten hier inderdaad vergelijkbaar zijn met die in de Prins Bernhardlaan, aangezien de straten in elkaars verlengde liggen. Wat in het parkeer- en verkeersonderzoek is geconcludeerd over de Prins Bernhardlaan is daarmee in beginsel ook aan de orde voor de Koningin Wilhelminalaan. Dat de betreffende straat (waarin 10 woningen aanwezig zijn) niet expliciet benoemd is maakt de conclusies in het onderzoek over de aanvaardbaarheid van de verkeerstoename niet anders.	Nee
004q	In paragraaf 5.4 van het verkeersonderzoek wordt gesteld dat de Prins Bernhardlaan een doodlopende straat is, waardoor er momenteel geen doorgaand verkeer is. Dit is niet waar, de straat is niet doodlopend en er komt verkeer beide kanten op door de straat richting de rest van de wijk. Dit zijn met name buurtbewoners, van/naar de Utrechtseweg of de Clinckhoeff, en de busjes van Reijnaerde. In het nieuwe verkeersonderzoek wordt gesteld dat er met de data gewerkt wordt die Viacount heeft verzameld in de periode maandag	De indieners constateren terecht dat de Prins Bernhardlaan niet doodlopend is. In het parkeer- en verkeersonderzoek is bedoeld aan te geven dat de rijroute voor auto's via de Prins Bernhardlaan doodloopt in de Koningin Julianalaan, waardoor de Prins Bernhardlaan in de huidige situatie alleen een functie heeft voor een relatief beperkte hoeveelheid bestemmingsverkeer.	Nee

24 september 2018 tot maandag 8 oktober 2018. Goed om te zien dat u hiermee de analyse verscherpt heeft. De door Viacount verzamelde data herkennen wij echter niet volledig in tabel 5.4. Uit de data die wij hebben gekregen, blijkt dat het huidige verkeer momenteel bestaat uit 246 in plaats 202 motorvoertuigbewegingen in de Prins Bernhardlaan. Wij zijn benieuwd hoe u aan het getal 202 bent gekomen. Ten tweede: de data wordt gecorrigeerd door een reductie van 88 bewegingen door het opheffen van de schoolfunctie. Op het moment dat de data door Viacount werd verzameld was de schoolfunctie in de praktijk al opgeheven en deze correctie is dus al in de verzamelde data verwerkt. Wij vinden het daarom onterecht om hier de theoretische verkeersgeneratie van de school van af te trekken. In par. 5.4 wordt de verkeersintensiteit op de Prins Bernhardlaan vergeleken met andere 30 km/u-wegen in IJsselstein. Statistiek op basis van vier metingen is wel wat mager. Wij kennen de verhouding van de drie andere bemeten wegen ten opzichte van de gemiddelde IJsselsteinse 30-km/u-weg niet. Zijn deze wegen bemeten omdat zich hier relatief veel problemen voordoen? Of zijn ze daadwerkelijk representatief? In het eerste geval lijkt dit ons geen goed referentiekader. Hoe dan ook zou naar een wenselijke, veilige situatie gestreefd moeten worden en niet een gemiddelde. De nieuw toegevoegde paragraaf 5.4, in combinatie met 5.2 en 5.3, geeft toch een veel beter beeld van de verwachte verkeerstoename dan het vorige onderzoek. En wij schrikken van dit beeld. Een toename van 79% tot 67% ten opzichte van nu, waarbij al is rekening gehouden met deelauto's, vinden wij een heel forse toename. Als we er vanuit gaan dat deze auto's met name tussen 7 en 19 uur	Door de opsteller van het onderzoek zijn tweewielers uit de data van Viacount niet meegenomen. Uit deze data blijkt dat meer dan 90% van deze tweewielers een snelheid van 20 km/u of minder had. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de tweewielers hoofdzakelijk fietsen betreffen (en geen motorvoertuigen). Om die reden zijn de tweewielers niet meegerekend in de bestaande verkeersintensiteit op de Prins Bernhardlaan. Niet de actuele verkeersintensiteit in de Prins Bernhardlaan wordt gecorrigeerd voor het opheffen van de schoolfunctie, maar de toename van verkeer als gevolg van de beoogde woonfunctie in het plangebied. Op die wijze wordt inzicht verkregen in de netto verkeerstoename als gevolg van de in het bestemmingsplan beoogde ontwikkeling. Deze netto verkeerstoename is vervolgens afgezet tegen de actuele verkeersintensiteit. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat het aannemelijk is dat de actuele verkeersintensiteit in de Prins Bernhardlaan relatief laag is, omdat in het plangebied geen school meer gevestigd is. Dit neemt niet weg dat de indieners in de huidige situatie al met een hogere verkeersintensiteit te maken zouden kunnen krijgen als zich in het plangebied opnieuw een school zou vestigen (wat op basis van het geldende bestemmingsplan zonder meer mogelijk is). Als een bestemmingsplan voorziet in een (netto) verkeerstoename, dan is het nodig om te beoordelen in hoeverre het omliggende wegennet deze toename zonder verkeersproblemen kan verwerken. Hierbij zijn met name het	
--	---	--

	zullen rijden, betekent dat een toename van circa 13 auto's per uur. En dit, in een situatie waar de verkeersveiligheid al als onvoldoende wordt ervaren. Daarmee verandert het rustige karakter van onze buurt wezenlijk. Daarom vragen wij u nogmaals om het aantal appartementen naar beneden bij te stellen, gezien deze forse toename aan woningen en auto's niet past bij het karakter van de buurt.	karakter en de intensiteit van de omliggende wegen van belang. Specifiek voor de Prins Bernhardlaan leidt dit tot de vraag of deze 30 km/u-weg een toekomstige intensiteit van 361 verkeersbewegingen per etmaal zonder verkeersproblemen kan verwerken. Uit een vergelijking met drie andere 30 km/u-wegen in IJsselstein blijkt dat deze toekomstige verkeersintensiteit nog relatief laag is. Om die reden valt te verwachten dat de Prins Bernhardlaan de (netto) verkeerstoename als gevolg van het bestemmingsplan zonder verkeersproblemen kan verwerken. Met andere woorden: voor een 30 km/u-weg is de toekomstige verkeersintensiteit op de Prins Bernhardlaan acceptabel. Ten aanzien van de door de indieners genoemde procentuele toename wordt opgemerkt dat de absolute omvang van de toename relatief beperkt is (zie ook de bovenstaande beantwoording en hoofdstuk 5 van het parkeer- en verkeeronderzoek). In aanvulling hierop is nog van belang dat ongeveer de helft van deze toename zich autonoom, dat wil zeggen zonder de beoogde ontwikkeling, ook al voor zou kunnen doen (zie ook de voorgaande beantwoording). Gelet op het voorgaande is de gemeente van mening dat als gevolg van het bestemmingsplan geen sprake is van onaanvaardbare verkeerseffecten. Om die reden wordt geen aanleiding gezien om het beoogde woningaantal te verlagen.	
004r	U geeft aan dat een evaluatie op het autobezit van bewoners van Poortdijk 101 zal worden uitgevoerd, 1 a 2 jaar naar realisatie. Daar zijn wij blij mee. Wij verzoeken u ook de verkeersgeneratie te	In vergelijking met het autobezit van (toekomstige) bewoners zijn er veel meer externe factoren die de verkeersintensiteit op de wegen rondom het plangebied kunnen beïnvloeden,	Nee

	evalueren op dat moment, aangezien de verkeersgeneratie grotendeels op dezelfde aannames is gestoeld als het autobezit. Ziet u mogelijkheden om bij te sturen, indien de verkeersgeneratie groter is dan gedacht, of een grotere impact heeft op de wijk dan gedacht? De charme van de wijk is nu juist haar rust, ondanks dat er wel hard gereden wordt. Wij vrezen dat het de waarde van onze woning negatief beïnvloedt als hier 79% meer verkeer dan nu door de straat zal rijden.	zoals (tijdelijke) verkeersmaatregelen en of ontwikkelingen/ functiewijzigingen op andere locaties in de wijk. Daar komt bij dat de gemeente van mening is dat als gevolg van het bestemmingsplan geen sprake is van onaanvaardbare verkeerseffecten (zie voor een toelichting de beantwoording onder 004q). Vanwege het voorgaande wordt geen aanleiding gezien voor een evaluatie van de verkeersgeneratie. Ten aanzien van de mogelijkheden om bij te sturen wordt volledigheidshalve opgemerkt dat verkeersmaatregelen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan vallen en dat voor de verkeersgeneratie al is uitgegaan van een worst case. Gezien het laatste punt ligt een grotere verkeersgeneratie of impact op de wijk niet in de rede. Ten aanzien van een (mogelijke) waardevermindering van de woningen van de indieners wordt verwezen naar de beantwoording onder 003d.	
004s	U geeft het volgende aan: “Van de huishoudens die een deelauto gaan gebruiken doet 80% de 2e of 1e auto weg of schaft geen 2e of 1e auto aan. De berekening is herleidbaar uit tabel 3.4 in het onderzoek. Dat het autobezit theoretisch gezien naar 0 kan dalen is juist.” In het onderzoek wordt aangegeven dat ca. 80% van de gebruikers een auto wegdoet. Dan houdt toch altijd 20% een auto, en kan het autobezit, ook theoretisch, nooit naar 0 dalen?	De betreffende theoretische mogelijkheid is af te leiden uit tabel 3.4 in het parkeer- en verkeeronderzoek. De reden hiervoor is dat het aantal huishoudens aanzienlijk groter is dan het verwachte autobezit. Van belang is echter dat het hier een theoretische mogelijkheid betreft, die niet als uitgangspunt is gebruikt voor de in het onderzoek bepaalde parkeerbehoefte.	Nee

1.5 Zienswijze 5 (Legalexion namens 9 adressen)

Deze zienswijze betreft een gezamenlijke brief namens de eigenaren/bewoners van 9 omliggende woningen. In de navolgende tabel zijn alle punten uit deze brief van een beantwoording voorzien. Als bijlage zijn bij deze brief de afzonderlijke punten per afzonderlijke omwonende opgenomen. Voor zover deze afzonderlijke punten overeenkomen met punten uit de gezamenlijke brief, zijn deze voor kennisgeving aangenomen. Op de afzonderlijke punten die niet in de brief terugkomen, is in een afzonderlijke tabel gereageerd.

In aanvulling hierop is nog van belang dat de zienswijze op een groot aantal punten identiek is aan de ingediende inspraakreactie. Voor de beantwoording wordt daarom ook allereerst en nadrukkelijk verwezen naar de Nota van inspraak en overleg.

Gezamenlijke brief

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
005a	<u>Omvang bouwplan</u> - Het bouwplan omvat een appartementencomplex met 59 woningen, verdeeld over 4 bouwlagen. Zoals in de inspraakreacties ook reeds aangegeven, zijn de omwonenden niet per definitie tegen nieuwbouw op de betreffende locatie. In de bestaande situatie staat er immers een schoolgebouw. Omwonenden blijven echter van mening dat het bouwplan stedenbouwkundig niet passend is in de omgeving. In de huidige situatie is er op de bouwlocatie sprake van één bouwlaag. In de nieuwe situatie daarentegen zal sprake zijn van 4 bouwlagen, met een maximale bouwhoogte van 14 meter, waarbij een bouwvlak is opgenomen van 1.700 m² (op een perceel van 4.000 m²). Naar het oordeel van omwonenden wordt daardoor een appartementencomplex mogelijk gemaakt dat stedenbouwkundig geziene de gehele wijk gaat domineren. - In de beantwoording van de inspraakreactie wordt gewezen op de bestaande stedenbouwkundige omgeving. In de inspraaknota wordt aangegeven aan dat er al sprake is van bebouwing met 3 en 4 bouwlagen. Ook wijst u op het feit dat er in de omgeving	Allereerst wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan, waarin de omgeving van het plangebied is beschreven. Uit deze beschrijving blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied al sprake is van bebouwing met 3 en 4 bouwlagen, ook ten westen van de Poortdijk (en ten noordoosten van het plangebied). Ook is het zo dat op drie hoeken van de kruising tussen de Poortdijk en de Koningin Julianalaan/Duitslandstraat al bebouwing met 3 en 4 bouwlagen aanwezig is. Ten aanzien van de oppervlakte wordt verwezen naar paragraaf 2.1 en 2.2 van de toelichting, waaruit blijkt dat de toename qua vloeroppervlakte relatief beperkt is (circa 150 m²). Daar komt bij dat de omvang van het bouwvlak ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk verkleind is (circa 800 m²). Ook zijn in de omgeving van het plangebied meer gebouwen met een relatief grote vloeroppervlakte aanwezig, zoals het naastgelegen dagcentrum, de sporthal en de kerk. Op basis van het voorgaande kan gesteld worden dat specifiek de Poortdijk een meer stedelijk karakter heeft dan de	Nee

	van het plangebied al meer gebouwen met een relatief grote vloeroppervlakte aanwezig zijn, zoals het naastgelegen dagcentrum, de sporthal en de kerk. • Het is echter maar net hoe er naar wordt gekeken. In de zienswijzenota wordt gerefereerd aan de bebouwing ten oosten van de Poortdijk. De nieuwbouw is echter ten westen van de Poortdijk gelegen. En aan die westelijke zijde is hoofdzakelijk sprake van laagbouw. De nieuwbouw komt in de hoek te liggen van de Poortdijk en de Koning Julianalaan. Het is veel beter om deze hoek te beschermen tegen hogere bebouwing. • Voorts is voor omwonenden het feit dat er sprake is van bestaande hogere bouw juist een reden om tegen nog meer hogere bouw te zijn. Er is op dit moment genoeg gestapelde bebouwing in de omgeving. Een vermeerdering van gestapelde bouw doet afbreuk aan het dorps (en deels zelfs monumentale) karakter van de wijk. • Omwonenden zijn van oordeel dat hier met maximaal 2 bouwlagen volstaan had moeten worden. Met 2 bouwlagen wordt aangesloten op de huidige stedenbouwkundige omgeving. De nu voorgestelde forse omvang en grootte van het bouwplan heeft meerdere nadelige gevolgen voor omwonenden.	achterliggende (woon)wijken, met name vanwege de aanwezigheid van niet-woonfuncties en de grotere variëteit qua hoogte, oppervlakte en typologie van bebouwing. Gelet op het voorgaande is de gemeente van mening dat het beoogde woongebouw past in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Tot slot wordt opgemerkt dat het beoogde woongebouw past binnen het gemeentelijke beleid, zoals dat met name is opgenomen in het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan).	
005b	<u>Schaduwwerking</u> • Vanwege de hoogte van het bouwplan en de korte afstand tot de woningen, veroorzaakt het nieuwbouwplan voor veel van bovengenoemde omwonenden schaduwwerking. Het zonlicht wordt verminderd en er treedt ook een verminderde lichtinval op. Dit heeft een nadelig effect op het woongerief van diverse omwonenden.	Voor schaduwwerking c.q. bezonning wordt allereerst verwezen naar paragraaf 4.12 van de toelichting van het bestemmingsplan, waarin dit aspect (kort) beschreven en beoordeeld is. Als basis hiervoor is een analyse van de schaduwwerking door het beoogde woongebouw gebruikt, die als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting. Uit deze analyse blijkt dat er voor de betreffende indieners alleen ter	Nee

	Een aantal bewoners had het voornemen om zonnepanelen aan te schaffen, echter zal genoodzaakt worden hiervan af te zien vanwege een te grote afname van rendement vanwege deze hoogbouw. De komst van dit grote bouwplan voelen omwonenden dus direct in hun portemonnee. Het gevolg zal echter ook zijn dat de woningen voor deze omwonenden in de toekomst veel minder goed verkoopbaar zullen zijn.	plaats van de woningen aan de Koningin Julianalaan extra schaduw wordt verwacht gedurende delen van de dag in de winterperiode. Gelet hierop is de gemeente van mening dat een onaanvaardbare toename van schaduwwerking voor de betreffende woningen niet aan de orde is. Vanwege het voorgaande valt een grote afname van rendement van eventuele zonnepanelen ook niet te verwachten, mede omdat de winterperiode de laagste energieopbrengst kent. Aanvullend hierop wordt voor wat betreft het gebruikte begrip 'hoogbouw' verwezen naar de gemeentelijke nota 'Bouwhoogten in IJsselstein'. In deze nota is hoogbouw als volgt gedefinieerd: 'alle bebouwing die hoger dan vijf bouwlagen (ca. 15 meter) is'. Het beoogde woongebouw kan derhalve nadrukkelijk niet worden aangemerkt als hoogbouw.	
005c	<u>Uitzicht en privacy</u> Het hebben van een mooi uitzicht vanuit een woning wordt doorgaans als belangrijk ervaren en is ook medebepalend voor de waarde van een woning. Met de komst van dit appartementencomplex wordt het uitzicht van diverse omwonenden aangetast. Wanneer immers op zo'n 20 meter afstand (voor bijvoorbeeld de woningen aan de Koningin Julianalaan) een appartementencomplex wordt gerealiseerd van 14 meter hoogte, heeft dat ernstige gevolgen voor het uitzicht. Voor de meeste omwonenden betekent ook dit een forse aantasting van het woon- en leefklimaat. Dat er voorheen reeds een schoolgebouw aanwezig was, doet aan het bovenstaande niets af. Immers dat schoolgebouw bestond slechts uit één bouwlaag en stond bovendien verder van de woningen van	<u>Uitzicht</u> Gelet op de ligging in een stedelijke omgeving is geen sprake van een waardebepalend vrij uitzicht. Daar komt bij dat op de locatie van het beoogde woongebouw ook nu al bebouwing in het uitzicht aanwezig is, te weten het schoolgebouw. Vanwege het voorgaande is de gemeente van mening dat de aantasting van het uitzicht niet zodanig ernstig is dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. <u>Privacy</u> De kortste afstand tussen het beoogde woongebouw en de betreffende woning(en) is circa 17 meter. De zicht- en gehoorafstand is daarmee relatief groot. De gemeente is van mening dat de aantasting van privacy niet zodanig ernstig is	Nee

	omwonenden af. Dat betekent dat deze situatie niet vergelijkbaar is met de nieuwe situatie, waarbij sprake is van een woongebouw met 4 bouwlagen, bovendien op kortere afstand van de woningen van omwonenden. • Er zal echter ook 'uitzicht' ontstaan vanuit de nieuwe appartementen op de woningen van omwonenden, hetgeen hun privacy in hoge mate zal aantasten. Wanneer er ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling op de betreffende locatie meer mensen aanwezig kunnen zijn, is het mogelijk dat omwonenden dit als een beperking van hun persoonlijke levenssfeer ervaren. De mate waarin een inbreuk op de privacy ontstaat, is in belangrijke mate afhankelijk van de mate waarin waarnemer en waargenomene elkaar kunnen zien en / of elkaar kunnen horen. De onderlinge afstand en eventuele mogelijkheden van tussenliggende bestemmingen spelen daarin een belangrijke rol. • Ingeval er sprake is van de nieuwbouw van een appartementencomplex is het onderwerp 'privacy' nog pregnanter aan de orde. Immers in een appartementengebouw wordt op alle bouwlagen gewoond, in de zin van dat de bewoners dagelijks op alle verdiepingen verblijven. In tegenstelling tot bijvoorbeeld grondgebonden woningen, waarbij in de dagperiode alleen op de begane grond wordt geleefd. De verdiepingen betreffen bij grondgebonden woningen doorgaans slaapkamers. Vanuit de slaapkamers is dan meestal weinig aantasting van de privacy te vrezen. Dat is geheel anders bij appartementen. Dan zijn ook in de dagperiode mensen aanwezig op de verdiepingen. Daar komt bij dat het aanbrengen van balkons aan de verschillende kanten in	dat hierdoor een onaanvaardbare situatie zou ontstaan. Bovendien liggen het plangebied en de woningen van de betreffende omwonenden in een stedelijke omgeving. Tot slot is van belang dat ruimschoots voldaan wordt aan Artikel 50 in Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek, waarin een minimale afstand van 2 meter tot de erfgrans is bepaald voor vensters en balkons die uitzicht geven op een naburig erf. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de initiatiefnemer met de bewoners van de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk) in overleg is om tot afspraken te komen over het realiseren van een groene (zicht)afscherming tussen het plangebied en deze woningen.	
--	--	--	--

	combinatie met de hoogte van het gebouw, de privacy in nog hogere mate aangetast.		
005d	<u>Verkeer</u> - Bewoners maken zich voorts ernstige zorgen over de toename van het verkeer door hun woonomgeving. Er vindt een stijging plaats van 79%. Dat is fors. Als ervan wordt uitgegaan dat de verkeersbewegingen met name tussen 7 en 19 uur zullen plaatsvinden, betekent dat een toename van circa 13 auto's per uur. En dit in een situatie waar de verkeersveiligheid al in het geding is. - Daarmee verandert het rustige karakter van de wijk wezenlijk. Ook om die reden wordt verzocht om het aantal appartementen naar beneden bij te stellen, aangezien deze forse toename aan woningen en auto's niet past bij het karakter van de buurt.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 004q.	Nee
005e	<u>Parkeren</u> - Voorts vrezen omwonenden de parkeersituatie in de wijk bij de ontwikkeling van het appartementencomplex. Er is nu al een groot parkeerprobleem in de wijk. Omwonenden vragen zich af hoe dit wordt opgelost wanneer de nieuwbouw is gerealiseerd. - Met het bouwplan worden 59 appartementen mogelijk gemaakt. Er worden echter slechts 33 parkeerplaatsen gerealiseerd (althans zoals omwonenden hebben begrepen op de informatieavond van 11 december 2018). Naar het oordeel van omwonenden is dit echter veel te weinig. Zoals opgemerkt, is er nu reeds sprake van een parkeerprobleem in de wijk. Het Oranjekwartier is een wijk uit de jaren 60, dus niet berekend en niet geschikt voor dagelijks zoveel extra autoverkeersbewegingen. Omwonenden vragen zich af waar ze hun eigen auto in de toekomst moeten gaan parkeren.	Voor wat betreft de door de indiener genoemde bestaande parkeerproblemen in de wijk rondom het plangebied wordt verwezen naar de beantwoording onder 001a. Op basis hiervan is de gemeente van mening dat het bestemmingsplan niet leidt tot onaanvaardbare 'parkeereffecten' in de omgeving van het plangebied. Om die reden wordt geen aanleiding gezien om het beoogde woningaantal te verlagen. Ten aanzien van de opmerkingen van de indiener over het aantal beoogde parkeerplaatsen in het plangebied en het parkeer- en verkeersonderzoek in algemene zin (o.a. dat het 'ver weg staat van de werkelijkheid') wordt verwezen naar de beantwoording onder 001b.	Nee

	• In de diverse als bijlage bijgevoegde inspraakreacties wordt dit punt veelvuldig aangehaald. Naar het oordeel van omwonenden ligt het op de weg van uw raad om hier nadrukkelijk aandacht aan te schenken in het kader van deze nieuwbouwontwikkeling. Het gaat hier om het belang dat de gehele wijk raakt. Omwonenden verzoeken uw raad met klem om hier een oplossing voor te vinden. Zoals het nu wordt gemotiveerd in de toelichting van het bestemmingsplan, biedt naar het oordeel van omwonenden geen oplossing. Ook het rapport van MuConsult BV d.d. 21 maart 2019 beschouwen omwonenden als een theoretische weerlegging die naar hun oordeel ver weg staat van de werkelijkheid, van de situatie zoals die zich in de praktijk voordoet. • Het verbaast omwonenden dat in het rapport van MuConsult BV d.d. 21 maart 2019 wordt aangegeven dat er nog een parkeerdrukmeting wordt gehouden voor het meten van de bestaande parkeerdruk en te verifiëren dat er voldoende restcapaciteit is tijdens de piekmomenten. Dat lijkt omwonenden de verkeerde volgorde. De juiste volgorde is: eerst onderzoek doen en daarna het ontwerpbestemmingsplan ter inzage. Omwonenden gaan er in elk geval van uit dat zij deze parkeerdrukmeting te zien krijgen en daar nu op kunnen reageren, voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. • Overigens is voor de omwonenden er wel een duidelijk oplossing voor de parkeerproblematiek: het aantal appartementen verminderen. Dat lost veel op. Door het bouwplan te beperken tot 2 bouwlagen, waarbij overigens het aantal voorgestelde parkeerplaatsen niet verandert, zal het parkeerprobleem al een stuk minder nijpend zijn. Tot grote	De uitgevoerde parkeerdrukmeting betreft een kwantitatief onderzoek dat door een onafhankelijke deskundige is uitgevoerd. Zoals nader is toegelicht in de beantwoording onder 001a, worden de aannames en verwachtingen uit het parkeer- en verkeersonderzoek in dit onderzoek grotendeels bevestigd. Omdat de parkeerdrukmeting niet voor een relevante wijziging van de onderbouwing van het aspect verkeer zorgt, wordt een extra, informele reactiemogelijkheid niet nodig geacht.	
--	---	---	--

	teleurstelling van omwonenden is overigens besloten om het aantal appartementen daarentegen te verhogen, met nog eens 2 extra appartementen. Nu ziet het plan op in totaal 59 appartementen. Veel te veel, naar de mening van omwonenden.		
005f	<u>Overlast</u> - Een aantal bewoners aan de Koningin Julianalaan vreest de situering van de uitrit van de parkeerplaats. Deze is in het ontwerp-bestemmingsplan gesitueerd voor het blok woningen aan de Koningin Julianalaan, waardoor er veel lichtinval van de koplampen van het aanrijdende en afrijdend verkeer in de betreffende woningen zal schijnen. Het toevoegen van beplanting, zoals wordt vermeld in de zienswijzenota, vinden omwonenden een goede zaak, echter heeft naar het oordeel van omwonenden vermoedelijk geen enkel effect op de lichtinval van koplampen van arriverend en vertrekkend verkeer. - Tevens wordt de toename van verkeersintensiteit gevreesd ten gevolge van de 59 extra woningen. Dit zal voor extra hinder en (geluids)overlast in de buurt en omliggende woningen zorgen. Dat is voor omwonenden onaanvaardbaar.	Allereerst wordt benadrukt dat de aanleg van een uitweg niet in onderhavig bestemmingsplan worden geregeld, maar in de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor een uitweg (op grond van de APV). In beginsel valt de precieze situering van de uitrit daarmee buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Met inachtneming van het voorgaande wordt als volgt op dit punt gereageerd: Uit het parkeer- en verkeersonderzoek, , dat als bijlage onderdeel uitmaakt van de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat de verkeersbewegingen vanuit en naar het plangebied met 84 tot 151 relatief beperkt zijn. Daar komt bij dat van aanrijdend verkeer vanwege de rijrichting geen relevante lichtinval te verwachten valt en dat relevante lichtinval van verkeer vanuit het plangebied zich met name voor zal doen gedurende beperkte periodes van het jaar en de dag. Het voorgaande betekent dat te verwachten valt dat de omvang van eventuele hinder zowel qua omvang als frequentie beperkt is. Gelet op het voorgaande is de gemeente van mening dat onaanvaardbare hinder van inschijnende koplampen niet aan de orde is. Om die reden wordt het toevoegen van beplanting ook niet noodzakelijk geacht, ook omdat dit ten koste zou gaan van bestaande openbare parkeerplaatsen aan de	Nee

		Koningin Julianalaan. Mocht na ingebruikname van het woongebouw blijken dat er toch sprake is van onaanvaardbare hinder van inschijnende koplampen, dan kan elders in de openbare ruimte tussen het plangebied en de betreffende woning(en) door de gemeente afschermende beplanting worden gerealiseerd. Zoals ook is aangegeven in de Nota van inspraak en overleg worden bij de inventarisatie van het autobezit onder de toekomstige (dan huidige) bewoners de uitgangspunten over autobezit uit het parkeer- en verkeeronderzoek getoetst, wanneer nodig wordt op basis van de uitkomsten binnen het plangebied extra parkeergelegenheid gerealiseerd. Uit het parkeer- en verkeeronderzoek blijkt dat de netto verkeerstoename als gevolg van het bestemmingsplan maximaal 71 verkeersbewegingen bedraagt. De omvang van deze toename is in absolute zin beperkt, zodat een onaanvaardbare toename van hinder en (geluids)overlast naar de mening van de gemeente niet valt te verwachten. In aanvulling hierop wordt nog opgemerkt dat de betreffende extra verkeersbewegingen niet over de Poortdijk zullen plaatsvinden.	
005g	<u>Monumentale waarde</u> Een aantal omwonenden woont aan het nabijgelegen Imminkplein. Dit plein heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde voor de omgeving. In de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan wordt hierover het volgende	Ten aanzien van de planologische en stedenbouwkundige inpassing van het beoogde woongebouw in de (directe) omgeving wordt allereerst verwezen naar de beantwoording onder 005a. Ook wordt nadrukkelijk verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin is onder andere	Nee

	opgemerkt: ‘Dit complex omvat enkele woningen aan de Poortdijk en een hofje met woningen erachter. Het complex is in 1910 gebouwd en is aangewezen als gemeentelijk monument. Gezien de onderlinge afstand en de situering van het beoogde woongebouw valt geen aantasting van de betreffende cultuurhistorische waarden te verwachten.’ • Omwonenden betwisten dat er geen aantasting van cultuurhistorische waarde van het Imminkplein is te verwachten. De monumentale belangen van alle nagenoeg aangrenzende woningen Imminkplein en Poortdijk zullen worden geschaad door de massaliteit van de geplande nieuwbouw. Het grote hoge gebouw met een bouwhoogte van 14 meter zal het lage en kleinschalige karakter in aanblik vanaf het plein voorgoed en volledig aantasten. Dit zal de particuliere financiële bereidheid om de karakteristieke monumentale woningen te onderhouden en restaureren doen verdwijnen, waarna ongewenst verval verder zal intreden, zo verwacht een aantal omwonenden. Doordat de woningen een beschermde status van gemeentelijk monument genieten, zou worden verwacht dat er bij de ontwikkeling van het nieuwbouwplan rekening met deze woningen zou worden gehouden. Nu wordt echter het kleinschalige en monumentale karakter van het Imminkplein geweld aangedaan met hoogbouw van vier lagen, die juist aan de kant van de monumenten massaal en vierkant is. • Ook zijn de omwonenden van mening dat het bouwplan wat betreft architectuur niet aansluit op het monumentale karakter van het Imminkplein. Weliswaar is dat een onderwerp dat in het kader van de welstandstoets (bij de omgevingsvergunning) aan de orde komt, niettemin vinden omwonenden het wel van groot	geconcludeerd dat de ontwikkeling past in de omgeving en het relevante gemeentelijk beleid. Specifiek voor de cultuurhistorische waarde is daarbij van belang dat het plangebied geen onderdeel is van het gemeentelijk monument. Het beoogde woongebouw ligt op circa 20 meter afstand van het gemeentelijk monument, zodat het Imminkplein als afzonderlijk stedenbouwkundig element herkenbaar blijft. In aanvulling hierop wordt specifiek verwezen naar paragraaf 3.3.6 van de toelichting, waarin een eerste toetsing aan het relevante, gemeentelijke welstandsbeleid is beschreven. Verder is het zo dat in het kader van de nog aan te vragen omgevingsvergunning voor (in ieder geval) de activiteit bouwen een welstandsbeoordeling aan de orde is. In dit kader zal de architectuur van het beoogde woongebouw getoetst worden, mede in relatie tot de omliggende bebouwing c.q. cultuurhistorische waarde van het Imminkplein. Tot slot wordt voor wat betreft het gebruikte begrip ‘hoogbouw’ verwezen naar de beantwoording onder 005b.	
--	--	--	--

	belang hier nu reeds op te wijzen. Bovendien is voornoemd argument meer bedoeld vanuit stedenbouwkundig en planologisch oogpunt. Het beoogde pand sluit naar het oordeel van omwonenden qua aard en omvang niet aan op de cultuurhistorische waarde van het Imminkplein.		
005h	<u>Schade</u> • Voorts vrezen omwonenden grote schade aan hun woningen, tijdens de realisatie van de nieuwbouw (onder meer vanwege hei- en funderingswerkzaamheden en vanwege het aanrijden van zwaar bouwverkeer). Het punt is namelijk dat een groot aantal woningen op een zandplaat is gebouwd, zonder heipalen. Dat is dus een bouwomgeving met trillingsgevoelige grond in combinatie met woningen zonder onderheide fundering. De kans op verzakkingen is daarmee zeer groot. • De vrees voor bouwschade geldt overigens evenzo goed voor de omwonenden waarvan de woningen wel onderheid zijn. Vanwege de trillingsgevoelige grond, in combinatie met het zware bouwverkeer en de bouwwerkzaamheden, bestaan ook bij deze omwonenden grote zorgen op bouwschade aan hun woningen. • Om die reden vragen omwonenden zich af welke maatregelen uw raad neemt om de kans op schade aan hun woningen tot het minimum te beperken. Hetgeen daarover nu naar voren is gebracht in de inspraaknota met daarbij een verwijzing naar de regels in het Bouwbesluit, stemt omwonenden in het geheel nog niet gerust.	Verwezen wordt naar de beantwoordingen onder 002a en 004d.	Nee
005i	<u>Groenvoorziening</u> • Omwonenden zijn van mening dat er nog steeds onvoldoende duidelijkheid bestaat over de groene inpassing van het plan. Er	Allereerst wordt opgemerkt wordt dat de verharde oppervlakte in het plangebied niet toeneemt en dat het aanwezige groen grotendeels behouden blijft. Een aantasting	Ja, de groenstrook, langs de

	wordt bijvoorbeeld vrijwel niet voorzien in groen tussen Imminkplein (slechts twee bomen) en de nieuwbouw. • Het beleidsdocument Gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 dat op 15 oktober 2013 door het college van burgemeester en wethouders is vastgesteld geeft specifiek voor het deelgebied Poortdijk de volgende relevante stedenbouwkundige randvoorwaarden: ○ Functie en programma: grondgebonden woningen, maximaal 2 lagen plus kap of appartementen mogelijk met maximaal 4 lagen. ○ Belangrijke kwaliteit van de plek is de langs de Poortdijk gelegen groenvoorziening. Bij herontwikkeling naar woningbouw wordt een groenstrook voorgeschreven. ○ Bereikbaar voor de auto via de Koningin Julianalaan. ○ De definitieve normstelling voor het parkeren is afhankelijk van het definitieve woningbouwprogramma. Ten tijde van de planontwikkeling zal de dan geldende definitieve normstelling door de gemeente worden bepaald. • Dus bij herontwikkeling naar woningbouw wordt in bovengenoemde beleidsstuk een groenstrook voorgeschreven. De komst van het kolossale appartementencomplex zal het groene karakter van het Oranjekwartier in grote mate doen veranderen. Om het groene aanzien van het Oranjekwartier toch te behouden, verzoeken omwonenden het bestemmingsplan te voorzien van een inrichtings- en beplantingsplan. • Overigens is een aantal van de genoemde omwonenden in overleg met de ontwikkelende partij over een voorstel om een groenstrook c.q. groene haag met leibomen, op de erfgrans ter	van het groene karakter van het Oranjekwartier is daarmee niet aan de orde. Verder wordt volledigheidshalve benadrukt dat het bestemmingsplan is getoetst aan en past in het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 (zie ook paragraaf 3.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan). Voor wat betreft het gevraagde inrichtingsplan wordt verwezen naar de geactualiseerde situatietekening in paragraaf 2.1 van de toelichting. Hieruit kan worden afgeleid dat de voorgeschreven groenstrook langs de Poortdijk onderdeel is van de beoogde terreininrichting. De instandhouding c.q. de aanleg van deze groenstrook is echter niet vastgelegd in het bestemmingsplan. Om die reden wordt deze groenstrook langs de Poortdijk middels de situatietekening en een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee wordt nader invulling gegeven aan de stedenbouwkundige randvoorwaarde over het groen langs de Poortdijk in het gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025. Ten aanzien van de gevraagde voorwaardelijke verplichting voor een groene (zicht)afscherming tussen het plangebied en de woningen direct ten zuiden van het plangebied (aan de Poortdijk) wordt verwezen naar de beantwoording onder 005c. Om die reden wordt het niet noodzakelijk geacht deze afscherming vast te leggen in het bestemmingsplan. Het overleg en de schetsen waaraan de indiener refereert wordt door de gemeente beschouwd als een ‘bovenwettelijke’ inspanning van de initiatiefnemer.	Poortdijk wordt middels een tekening en voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen.
--	--	---	---

	hoogte van de Poortdijk te realiseren. Hier bestaan al schetsen van. In de planregels en op de verbeelding van het ontwerp-bestemmingsplan is hiervan echter niets terug te vinden. Dat betekent dus dat juridisch niet geborgd is dat deze groenstrook ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Omwonenden willen de zekerheid dat de betreffende groenstrook ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd en doen bij deze het verzoek om deze groenstrook alsnog aan te brengen, middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels.		
005j	<u>Speelplek voor kinderen</u> • Zoals uw raad bekend zal zijn, is de projectlocatie gelegen in een wijk met veel jonge gezinnen en kinderen. In de bestaande situatie wordt er altijd veel gebruik gemaakt van het terrein rond de school, schoolplein, als een speelplek voor kinderen (ook buiten de reguliere schooltijden). • Door het nieuwe appartementen verdwijnt deze speelplek. Een deel van de omwonenden vraagt zich af op welke wijze wordt voorzien in een nieuwe speelplaats voor de kinderen van de wijk?	De speelvoorzieningen in het plangebied zijn niet als zodanig bestemd en hebben in beginsel geen openbaar karakter. Vervanging van deze voorzieningen op een andere locatie is daarmee niet aan de orde. De betreffende voorzieningen hoorden bij een basisschool die inmiddels elders gehuisvest is en waarvoor op die locatie ook weer speelvoorzieningen zijn gerealiseerd.	Nee
005k	<u>Conclusie</u> • Zoals hierboven betoogd, vrezen omwonenden de komst van het appartementencomplex op de locatie Poortwijk 101. Omwonenden hebben vooral grote moeite met de massaliteit van het nieuwbouwplan, alsook de hoogte en de situering ervan. Het is voor hen onbegrijpelijk dat het plan met zo'n omvang wordt gebouwd in een omgeving waar hoofdzakelijk sprake is van laagbouw. • Omwonenden vrezen dat met de komst van het appartementencomplex hun woon- en leefklimaat, hun	Allereerst wordt verwezen naar de voorgaande beantwoording onder 005a tot en met 005l. Ten aanzien van de genoemde waardedaling van woningen wordt verwezen naar de beantwoording onder 003d.	Nee

	woongerief in hoge mate wordt aangetast. Dit komt onder meer doordat uitzicht en privacy worden aangetast, alsook de verkeers- en parkeerdruk in de wijk opnieuw zal toenemen. Tevens wordt verwacht dat er bij de bouw van het appartementencomplex schade zal ontstaan aan hun woningen, doordat deze op een zandplaat zijn gebouwd, veelal zonder funderingspalen. • Kortom: omwonenden verwachten met dit plan een onaanvaardbare daling van hun woongerief en eveneens een forse daling van de waarde van hun woningen. • Omwonenden verzoeken uw raad om de stedenbouwkundige uitgangspunten voor dit bouwplan aan te passen, het plan minder massaal te maken en meer te laten aansluiten op, en recht te doen aan, de stedenbouwkundige kwaliteit en het karakter van de bestaande omgeving, onder meer door de bouwhoogte van het plan te beperken tot maximaal 2 bouwlagen.		
--	---	--	--

Afzonderlijke punten

Nr.	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing
005I	Onze privacy wordt in ernstige mate aangetast door de plannen om de parkeerplekken direct aan onze erfgrans te situeren daar waar het nu een groenstrook betreft.	Het plangebied heeft ter plaatse van de erfgrans van de woning van de indieners nu al een bestemming (Maatschappelijk) die parkeervoorzieningen en de bijbehorende aantasting van privacy mogelijk maakt. Vanuit ruimtelijk/planologisch oogpunt is op dit specifieke punt derhalve geen sprake van aantasting van privacy.	Nee

005 m	Onze tuin zal schade ondervinden van deze parkeerplekken omdat de tuin 1 meter lagergelegen is en de grond zal verschuiven.	Op basis van de informatie van de indiener valt niet met zekerheid vast te stellen dat zich hierdoor schade zal voordoen. Om die reden is de initiatiefnemer met de indiener in overleg over de mogelijkheden om eventuele schade c.q. het verschuiven van grond te voorkomen.	Nee
005n	De exacte situering van het gebouw en invulling van het terrein wordt bewust vaag gehouden waardoor er geen transparantie is hoe e.e.a. exact ingevuld gaat worden nadat het bestemmingsplan is goedgekeurd.	De in eerdere beantwoordingen genoemde situatietekening geeft de door de indiener gevraagde duidelijkheid c.q. transparantie. Derhalve wordt hiernaar verwezen.	

2 Wijzigingen bestemmingsplan

2.1 Naar aanleiding van zienswijzen

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Paragraaf 4.10 / bijlagen	De tekst van paragraaf 4.10 in de toelichting wordt aangevuld met een korte beschrijving van de uitkomsten van de uitgevoerde parkeerdrukmeting. Deze parkeerdrukmeting wordt als bijlage aan de toelichting toegevoegd.
Regels	Artikel 3.3 / bijlagen	Aan de specifieke gebruiksregels voor de bestemming 'Wonen' wordt een voorwaardelijke verplichting toegevoegd ten behoeve van de borging en instandhouding van de groenstrook langs de Poortdijk. In deze voorwaardelijke verplichting wordt verwezen naar de situatietekening waarin deze groenstrook is ingetekend, deze tekening wordt als bijlage aan de regels toegevoegd.

2.2 Overig/ambtshalve

Onderdeel	Subonderdeel	Wijziging
Toelichting	Paragraaf 2.2	In deze paragraaf wordt de in figuur 2.1 opgenomen situatietekening vervangen door een geactualiseerde versie, waarin de groenstrook langs de Poortdijk en de in de regels en toelichting genoemde hoeveelheid parkeerplaatsen (31) duidelijk zijn ingetekend. Het betreft de situatietekening die ook als bijlage aan de regels wordt toegevoegd (zie tabel onder 2.1)
Toelichting	Paragrafen 3.3.5 en 5.2.2	In deze paragrafen over het Gebiedsperspectief Duitslandstraat / Poortdijk 2014-2025 en de bestemmingsregels voor 'Wonen' is een zin toegevoegd over het opnemen van een voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de borging en instandhouding van de groenstrook langs de Poortdijk.
Toelichting	Paragraaf 4.8.1 / bijlagen	In deze paragraaf is de beoordeling van het aspect gebiedsbescherming naar aanleiding van de recente uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) aangevuld. Deze aanvulling is gebaseerd op een berekening van de stikstofdepositie, die als bijlage aan de toelichting wordt toegevoegd.
Toelichting	Paragraaf 6.2	In deze paragraaf zijn de beschrijvingen van de voorbereidingsfase en ontwerpfase uitgebreid, naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en deze zienswijzennota.
Toelichting	Bijlage VI	De in deze bijlage opgenomen situatietekening is verwijderd, omdat deze niet meer actueel is.